



NC 14

Testo e foto di Luca Sordelli - Impresione di navigazione n. 1553

Dopo il nove e l'undici metri l'arrivo di una sorellona che sviluppasse, in grande, i concetti della gamma NC era prevedibile, e anche auspicabile. Gli NC sono scafi fuori dal coro: per la famiglia, ma senza fly. Un po' nordici nella loro concezione di base (soprattutto l'NC9), ma facilmente adattabili a chi naviga in Mediterraneo e passa molto più tempo all'aria aperta. Con una buona carena planante, ma senza nessuna intenzione di correre dietro al demone della velocità, con invece molta

E l'ammiraglia della nuova gamma da crociera di Jeanneau. Tanto lo spazio, ottimo il comfort in navigazione. Molto riuscito il grande salone centrale, luminoso e trasformabile.

cui mente è lo Studio Garroni), molto domestica nella funzione e anche nella prima percezione che si ha salendo a bordo, ma le sue maggiori dimensioni gli consentono ovviamente di avvicinarsi di più a questi obiettivi. Insomma, una barca accogliente. Bene anche la trasformabilità, limitata ma ben studiata, di alcuni elementi come il divano del pozzetto che slitta in avanti e indietro per liberare più spazio o sulla plancia di poppa (affondabile, su richiesta) o alla zona living; come il sedile del divanetto, più a poppa in dinette, che si ribalta, per offrire la

vista o verso il tavolo o l'esterno; o come la zona a fianco della postazione di guida: tavolino fronteggiato da due divanetti che diventa rapidamente un letto (anche doppio se si parla di bambini). Tutta trasformabilità intelligente, non mortificante. Non da monolocale in cui bisogna inventarsi spazi dove non ce ne sono, ma da piccolo appartamento, dove ogni centimetro utile ha il suo senso.

Barca "casa", quindi? Ma le case affondano, mica navigano, direte voi. In realtà dietro la gamma NC si sente la lunga esperienza di Jeanneau nel fare barche, prima di tutto a vela. Navigare, bene, è il primo obiettivo. Ci piace, ad esempio la coperta, con un passavanti più largo dell'altro, quello che su cui affaccia il portellone a fianco del posto di guida (roba da barche grandi); ci piacciono i tanti tientibene, le impavesate alte, il pozzetto sgombro, la zona ormeggio di prua molto funzionale. Ci piace anche come viaggia l'NC 14. La velocità massima supera di poco i 30 nodi, non è tanto ma, su una barca così, è anche più del necessario. Non ci sono vibrazioni moleste, anche durante una prova come la nostra, fatta con mare mosso; la grande luminosità del salone centrale è apprezzabile, e l'orizzonte si vede tutto; i consumi sono contenuti, si viaggia in crociera riuscendo a fare 4,6 miglia con un litro di gasolio. Al timone, infine, le emozioni non sono certo da adrenalina, ma la barca non è mai seduta, e gli IPS, al solito, garantiscono una bella reattività.

Scheda tecnica

- Modello: NC 14 • Progetto: Jeanneau Design/Garroni Design/T. Castro Design
- Costruttore: Jeanneau; Francia; www.jeanneau.com • Importatore: Jeanneau Italia; via Giacomo Trevis 88; Roma • tel. 0683087711; info@jeanneau.it; www.jeanneau.it
- Categoria di progettazione CE: B 12/C 14 • Lunghezza massima f.t.: m 13,73 • Lunghezza scafo: m 11,96 • Larghezza massima: m 4,10 • Immersione alle eliche: m 1,07 • Dislocamento a vuoto: kg 10.327 • Portata omologata persone: 14 • Totale posti letto: 6 • Motorizzazione della prova: 2 x Volvo Penta IPS 500 diesel, 370 HP ciascuno • Potenza complessiva: HP 740 • Tipo di trasmissione: IPS • Peso totale motori con invertitori: kg 1.770 • Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: 5,8 • Capacità serbatoio carburante: litri 2x450 litri • Capacità serbatoio acqua: litri 2x206 • Altre motorizzazioni: 2xIPS 400 (300 HP) • Optional: motori IPS 500, versione

die bagni, allestimento Preference che include anche: joystick, wc elettrici, pack elettronica Simrad, kit ormeggio e ancoraggio, piattaforma di poppa idraulica, letto supplementare in quadrato, cucineria e copricuscini, tendalino, generatore 11 kW, radar, bowthruster, lavastoviglie, aria condizionata, radar, tavolo in pozzetto, teak sui passanti, pompa per pulizia ponte, luci immerse, telecamera posteriore e in sala macchine.

Prezzo base: Euro 324.460, con IPS 400, IVA esclusa
Prezzo della barca provata: Euro 467.000 IVA esclusa



La prova

CONDIZIONI - Vento: 20/25nodi - Mare: mosso - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 6 - Stato dell'opera viva: ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flaps e/o trim a zero): 11,3 - Velocità minima di planata (flaps e/o trim estesi): 11,1 - Velocità massima: 30,1 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 19,5 nodi - Fattore di planata: 2,6 elevato.

MISURAZIONI - Area pozzetto: m 3,51 x 1,61 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 2,10 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,80 - Altezza alla timoneria interna: m 2,14 - Altezza sala macchine: m 1,38 - Larghezza minima passavanti: cm 32 sinistra/40 destra.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: nel complesso ci è piaciuto, ha un gusto po' velico, con un occhio di riguardo a sicurezza e funzionalità. Tanti i punti di presa e appoggio, murate alte, passavanti comodi e protetti. Peccato solo ci siano solo due galloce a poppa, e messe in verticale sullo specchio senza passacavi.

Allestimento del pozzetto: ottimo, è molto sgombro, come piace a noi. Il divano slitta su due binari per spostarsi prua/poppa e liberare a richiesta più spazio sulla plancia o in pozzetto.

Sistemazione zattera autogonfiabile: buona, in pozzetto, sotto al divano, facile da raggiungere anche in emergenza.

Trattamento antisdrucchiolo: combinazione tra il tradizionale punta di diamante ricavato nello stampo, e teak. Nel complesso molto efficace.

Vani di carico: molti nella zona notte, nella media in pozzetto, e in dienette/cucina, in più c'è però lo sconfinato locale tecnico a centrobarca sotto al pagliolato del salone, che elimina qualsiasi problema di stivaggio.

Ergonomia della plancia: tutto ben studiato: poche invenzioni, tanta funzionalità. Molto comoda e regolabile la seduta.

Visuale dalla plancia: eccellente, 360°. Bello e utile il portellone scorrevole al fianco del guidatore. L'assenza di paratie o mobili rende facile la vista verso poppa. Se si è alti più di 180 cm, poi, si vede fuori da in piedi aprendo il tettuccio. Ideale entrando in porto.

Articolazione degli interni: estremamente classica, le cabine sono confortevoli e di buone dimensioni, ma la zona regina è il salone centrale. Ben studiato l'angolo tavolino trasformabile a fianco della postazione di pilotaggio.

Finitura: così come ormai da tempo ci ha abituato Jeanneau, non eccelsa se si vanno a cercare i dettagli, ma la qualità percepita è veramente buona.

Cucina: lineare, tradizionale, ben organizzata. L'ottima aerazione di tutto il quadrato la rende più facile da usare.



Costruzione e allestimento

Materiali: scafo in VTR, laminato pieno; coperta e sovrastrutture sandwich di VTR - Tipo di stratificazione: infusione - Geometria della carena: V variabile - Elementi di ventilazione (pattini, redan): tre pattini di sostentamento, uno spigolo - Stabilizzatori: no - Attrezzature di prua: verricello elettrico Lewmar ad asse verticale, due bitte con passacavo, ancora Delta con musone inox - Attrezzature di poppa: due bitte, scaletta bagno, passerella a scomparsa - Plancetta poppiera: idraulica affondabile (optional).

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA		AUTONOMIA miglia
		CONSUMO		
		litri/ora	litri/miglio	
700	3,1	2,1	0,6	1500
1000	5,7	8,0	1,3	692
1500	8,0	18,0	2,2	409
2000	10,2	44,0	4,3	209
2200	10,8	54,0	5,0	180
2400	13,0	67,0	5,1	176
2600	15,1	83,0	5,5	163
2800	17,5	94,0	5,3	170
3000	21,5	103,0	4,7	279
3200	24,5	120,0	4,9	255
3400	28,5	125,0	4,3	250
3620	30,1	155	5,1	250

I consumi sono stati rilevati dal computer di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

Toilette: due nella versione della prova, la seconda è optional. Ottima quella riservata, buona quella per la cabina ospiti (anche day-toilette grazie al doppio accesso). Evitabile la versione con un solo bagno.

Sala macchine (ambiente): molto compressa, soprattutto poco lo spazio in alto, come ormai da tradizione in gran parte delle barche di ultima generazione.

Sala macchine (allestimento tecnico): non manca nulla, e alla fine anche se un po' a fatica si riesce ad ispezionare e a lavorare per tutte le normali manutenzioni ordinarie.

Risposta timone: piacevole, il settaggio degli IPS è centrato, e alla fine alla guida la barca è reattiva, equilibrata.

Risposta flaps: nella norma, serve lavorarci in accelerazione e decelerazione per mantenere l'assetto adatto.

Stabilità direzionale: Nella norma. L'abbiamo testata in condizioni di mare abbastanza impegnative, anche con onde al mascone e da poppa. Non viaggia certo sui binari, ma non riserva grandi sorprese.

Raggio di accostata: Nel complesso buono, non un esempio di agilità, ma meglio della media delle imbarcazioni di questa categoria.

Stabilità in accostata: più che buona, si sente l'importante spigolo di carena che comincia a lavorare e rende le "pieghe" molto dolci.

Manovrabilità in acque ristrette: senza problemi grazie all'accoppiata elica di prua e joystick Volvo Penta.

